

Hermans

moeten gaan zitten, dus niet alleen aan de kant van extra geld, maar ook aan de kant van de prikkels. Wij moeten dus zoeken naar een systeem met evenwicht tussen beide punten. Mijn huidige voorstel voor een systeem met afdekking van de grote risico's, algemene solidariteit tot 4% à 5% en daartussen een eigen risico is naar mijn mening nog altijd het beste systeem. ik zoek naar een mogelijkheid om daar samen met het CNV uit te komen.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): De minister heeft geen antwoord gegeven op mijn vraag.

De **voorzitter**: Dat is dan jammer. Dan moet u maar een schriftelijke vraag stellen.

Vragen van het lid Stellingwerf aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **het Duits alternatieven-onderzoek naar de IJzeren Rijn**.

□

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Het blijft bizar dat het scheidingsverdrag uit 1838, dus uit hetzelfde jaar dat de eerste trein in Nederland reed, ons anno 2001 kan verplichten om desnoods mammoetgoederentreinen dag en nacht door woon- en natuurgebieden te accepteren. De groei van de bevolking, de bouw van woningen en de veranderde visie op natuur en landschap wegen kennelijk minder zwaar. Toch is deze situatie bij de IJzeren Rijn aan de orde. De voordelen zijn voor degenen die aan het begin en aan het eind van de lijn zitten, de nadelen vooral voor degenen over wiens grondgebied men alleen maar hoeft te rijden, dus voor Nederland. Dit alles is extra wrang vanwege het feit dat vlak onder de Zuid-Limburgse grens een directe spoorverbinding tussen België en Duitsland ligt, de Montzenlijn. Wij hebben er in het recente verleden op aangedrongen om deze lijn volwaardig bij het milieueffect-onderzoek te betrekken. Dit was volgens de minister niet opportuun. Wij hebben dat altijd een nogal lijdelijke houding voor een overigens slagvaardige minister gevonden. Wij worden nu in onze opvatting bevestigd nu uit persberichten in diverse kranten blijkt dat ook vijf direct betrokken Duitse steden

opteren voor onderzoek naar alternatieven voor de IJzeren Rijn, waaronder het A67-tracé en de Montzenlijn. Blijkbaar begint men ook in Duitsland de gevolgen te beseffen van het historisch tracé.

Deze nieuwe geluiden uit Duitsland brengen mij tot de volgende vragen.

1. Klopt de berichtgeving in Duitsland en zo ja, welke status heeft het rapport waarnaar in de kranten wordt verwezen?

2. Kent de minister het rapport en is zij bereid om het Duitse pleidooi te steunen om een aanvullende MER op te stellen?

3. Hoe ziet de minister het Duitse pleidooi in het licht van het standpunt van de Nederlandse MER-commissie dat alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven grensoverschrijdend in kaart moeten worden gebracht en in samenhang met elkaar moeten worden vergeleken? Dat oordeel heeft die commissie namelijk bij het advies voor de richtlijn gegeven.

4. Kan aan eventuele medewerking aan de IJzeren Rijn niet de harde voorwaarde worden gekoppeld, dat daaraan voorafgaande sprake moet zijn van een optimale benutting en modernisering van de Montzenlijn?

□

Minister **Netelenbos**: De heer Stellingwerf weet, dat verdragen tussen landen gelden totdat je ze hebt opgeheven. Het Scheidingsverdrag met België is nooit herzien, ook niet op het punt van het recht van overpad, zoals België dat indertijd heeft afgesproken. België kan een beroep doen op het Scheidingsverdrag. Wij dienen eraan te voldoen omdat wij anders door het Europese Hof in het ongelijk worden gesteld. Er dient ook aan een andere uitspraak van het verdrag te worden voldaan, namelijk dat naar gerieve van Nederland een en ander moet worden ingevuld. Wij praten op dit moment met België over investeringen die wij nodig vinden. Ik denk aan de holle dijk in het Meinweggebied, de holle dijk bij de Weerter en Budelerbergen en de bypass om Roermond. Dat houdt in dat de goederentreinen niet door Roermond gaan. België maakt zich zorgen over de kosten. Daarover wordt op dit moment onderhandeld.

Anders dan bij ons gaat men in Duitsland niet studeren voordat men iets vindt. Daar gaat men vaak al

werkende weg aan de slag. Minister Bodewig is van mening dat er maar één route is die hij bespreekbaar vindt, namelijk het historisch tracé. In het traject tussen Dalheim en Mönchen Gladbach hebben een aantal gemeenten zelf een studie verricht. Zij zijn van mening dat zij liever een ander tracé zien. Ik heb te maken met de onderhandelaar namens Duitsland en dat is mijn collega Bodewig. Hij meent dat het historisch tracé het tracé is waarin hij investeringen wil doen. Het gaat om 10 mln tot 20 mln gulden voor de eerste stappen. Vervolgens afhankelijk van de intensiteit van het verkeer ook nog meer investeringen. De status van het rapport is geen andere dan dat een aantal steden dit rapport hebben laten maken. Internationaal is er door België, Duitsland en Nederland een onderzoek door Arcadis gedaan. Dat rapport laat zien dat de voorkeur vanwege de meest milieuvriendelijke en de meest mensvriendelijke variant – drie m's – uitgaat naar het historisch tracé. Op dit moment zijn wij in onderhandeling met België over de vraag wie de kosten betaalt.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik dank de minister voor het antwoord. Dat roept weer nieuwe vragen op. De minister zegt dat een verdrag geldt totdat het is herzien. Dat betekent een soort van vetorecht van België. Wij kunnen wel wat afdwingen in de randvoorwaarden: het aanleggen van een tunnel. In de toekomst moet een principiële beoordeling worden gemaakt om dit soort problemen in het licht van deze tijd te zien. Wij hebben enorme ruimtelijke ontwikkelingen doorgemaakt. Je kunt niet meer met droge ogen volhouden dat de situatie uit 1839 nu nog van toepassing is.

Kan de minister ons dat Duitse rapport doen toekomen? Voor onze oordeelsvorming is dat van belang. De minister constateert bewegingen op het Duitse grondgebied. Zouden die ontwikkelingen voor haar geen aanleiding kunnen zijn om nader overleg te voeren?

De tijd lijkt rijp om in contact te treden met de regering van Nordrhein-Westfalen om de alternatieven meer in beeld te brengen. Het is mooi dat er een Arcadisrapport is verschenen, maar wij hebben een eigen MER voor ons eigen grondgebied. Ik zou graag in beeld willen hebben hoe het

Netelenbos

internationale rapport zich verhoudt tot onze eigen MER. Ik zou daarover een oordeel van de MER-commissie willen hebben opdat kan worden nagegaan of die twee rapporten met elkaar sporen.

Minister **Netelenbos**: Of je een verdrag hebt gesloten in 1839 of je sluit het nu, zolang het verdrag niet is herzien is het niet herzien. De tijden kunnen veranderen. Je kunt niet met terugwerkende kracht zonder medewerking van de verdragspartner eenzijdig een verdrag opzeggen. Het is niet anders. België doet nadrukkelijk een beroep op het Scheidingsverdrag. Uit dien hoofde kunnen wij eisen stellen. Als het niet gebeurt, hebben wij een ander debat. Dan kan men ook niet tegen ons zeggen – zoals men doet – dat de investeringskosten te hoog zijn. Daar krijgt men dan als antwoord op dat bij het doen van een beroep op het verdrag ook alle bepalingen ervan gelden. Je kunt dan niet selectief winkelen. Zou men dat niet doen, dan hadden wij een andere situatie. Heel bewust doet België dat echter niet.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Erkent de minister dat de vele ruimtelijke ontwikkelingen sinds 1839 op zich al voldoende reden zijn om met kracht aan herziening ervan te gaan werken?

Minister **Netelenbos**: Neen. De MER laat zien dat het gekozen alternatief de milieu- en mensvriendelijkste variant is. Het lijkt mij goed om eens uitvoerig over het MER te spreken. Dat lijkt mij beter dan en passant tijdens het vragenuurtje een verdrag op te zeggen. Ik bezit geen exemplaar van de studie die door een aantal steden is verricht, maar ik zal daarnaar vragen. Dat krijgt de Kamer dan toegestuurd. Ik heb geen contact met Nordrhein-Westfalen, maar met de Duitse bondsregering. Die onderhandelt over dit vraagstuk. Dit is een bondsaangelegenheid en niet een zaak voor de Länder. Ook als Nordrhein-Westfalen het er niet mee eens is, kan de bondsregering overrulen. Tot nu toe heb ik steeds twee landen tegenover mij gevonden als ik een pleidooi hield dat ging in de richting van dat van de heer Stellingwerf.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik mag toch hopen dat u ook

contacten hebt met Nordrhein-Westfalen. Daar is heel nuttige informatie te verkrijgen. Bij het zoeken naar compagnons zouden wij daar nog wel eens voor verrassingen kunnen komen te staan.

Minister **Netelenbos**: Ik onderhandel met degenen die bevoegd zijn tot onderhandelen. Dat is in dit geval de bondsregering. Uw benadering, die neerkomt op het weigeren van recht van overpad, staat mij niet aan. Als wij zo met onze buurlanden omgaan, is dat voor Nederland geen goede zaak. Men kan mij aanspreken op goede inpassing, handhaving van wetgeving, veiligheid en natuurbescherming, maar niet op het feit dat Antwerpen en Duisburg hier belang bij hebben en Nederland niet. Dat is mij een veel te enge benadering.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik spreek u aan op een alternatief, te weten de Montzenlijn. Die is te weinig in beeld gekomen.

Minister **Netelenbos**: Die is bijna vol. Dat is geen alternatief.

De heer **Stroeken** (CDA): Voorzitter. Deelt de minister de mening dat nieuwe wetgeving na 1839 en 1873, alsmede alle ontwikkelingen sindsdien, invloed hebben op de besluitvorming nu? De heer Bodewig komt uit het gebied van de vijf steden. Volgens onze informatie is er nog meer dan voldoende capaciteit voor de komende tien jaar op de Montzenlijn. Is de minister bereid contact te leggen met de heer Bodewig en met België om een oplossing te bereiken waarin alle drie de landen zich beter kunnen vinden?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Is de minister bereid het signaal uit het Duitse grensgebied, waarop de heer Stroeken doelt, mee te nemen in haar overleg met haar collega Bodewig? De minister geeft aan dat België erop staat dat uitvoering wordt gegeven aan het verdrag uit 1839. Mogen wij daaruit afleiden dat België ook de financiële verantwoordelijkheid op zich neemt? Dat is namelijk ook geregeld in dat verdrag.

De heer **Feenstra** (PvdA): Mijn fractie wil met de minister op zoek naar de milieu- en mensvriendelijkste oplossing, binnen het verdragsrechtelijke kader. Interessant in de studie van de vijf steden is, dat

daarin Venlo een centrale plaats krijgt. Dit dossier kent voor Nederland veel minnen, maar het ontwikkelen van de locatie Venlo zou voor ons interessant kunnen zijn. Wil de minister daar nog op reageren?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister wil graag met de Kamer debatteren over het MER. Dan zou het goed zijn als het kabinet daarover een standpunt innam. Duitsland en België hebben geen MER gemaakt. Moet niet worden gevreesd – zeker ook gezien het nu aan de orde zijnde rapport – dat het Europees parlement alsnog een MER eist voor het Duitse en het Belgische deel van de IJzeren Rijn?

Mevrouw **Giskes** (D66): Kan de minister toelichten hoe het toch kan dat Nederland niets mag denken over de Montzenroute, terwijl Duitsland zich kennelijk wel bevoegd acht om die lijn in de beschouwingen te betrekken?

De heer **Poppe** (SP): De minister wees in verband met het recht op overpad op het negentiende-eeuwse verdrag met België. België wil overpad over Nederland maar er is ook een ontvangende partij en dat is Duitsland. Staat de minister sterker als het gaat om andere oplossingen nu Duitsland dat overpad vanuit België over Nederlands grondgebied liever niet heeft?

Minister **Netelenbos**: Natuurlijk houden wij rekening met wetgeving die na 1839 tot stand is gekomen. Het gaat hierbij vooral om geluid, emissie, veiligheid, habitat en acceptatie binnen bebouwd gebied. Dit neemt echter niet weg dat een volkenrechtelijk verdrag tussen twee staten niet eenzijdig kan worden opgezegd. Misschien hadden wij daartoe een poging moeten ondernemen bijvoorbeeld in 1970, maar dat is niet gebeurd en dat maakt het ingewikkeld.

De Montzenlijn is uitvoerig met België en Duitsland besproken. De standpunten van ons parlement kennend heb ik dit als alternatief voorgelegd, maar voor de Duitse en de Belgische regering is dit geen alternatief. Als een aantal steden deze lijn als alternatief voordragen, moet u dat zien als bijvoorbeeld het standpunt van de provincie Limburg of de stad Roermond. Dit mag echter niet vertaald worden naar het

Netelenbos

standpunt van de Bondsregering. Zij heeft een- en andermaal de Montzenroute afgewezen omdat die te lang en bijna vol is. In verband met de lay-out van deze lijn kunnen er ook geen zware treinen over rijden. Ik zet mijn kaarten nu op de financiering. Mevrouw Verbugt heeft gelijk. Je kunt wel een beroep doen op het scheidingsverdrag maar dit geldt het gehele verdrag. Mij valt het op dat de Belgische regering daar selectief mee omgaat. Men vindt wat wij vragen te kostbaar. Ik heb een andere mening, maar ik wacht rustig af. Dit kan lang duren, maar ik zie wel hoe het proces verloopt.

Ondertussen ben ik bezig met de tracé-MER-procedure in de opmaat naar een verdere internationale uitwerking. Ik meen dat ik u hierover al eens een brief heb gestuurd, maar ik kan dit nogmaals doen; het is verstandig om te bezien wat de formele procedure is, maar het is ook goed om te zien wat wij ondertussen doen om te voorkomen dat tijdelijk over het historische tracé moet worden gereden. Het definitieve tracé is voor iedereen veel acceptabeler. Het ligt om Roermond, in de natuurgebieden is het ondertunneld en het ziet er dan beter uit dan op dit moment. Nu ligt er namelijk een rails in dat natuurgebied en die is straks verdwenen.

Het recht van overpad is er. Zolang dat niet trilateraal is opgezegd, geldt het. Juridisch gezien zullen wij hiermee moeten leren leven.

Regeling van werkzaamheden



De **voorzitter**: Omdat door enkele fracties heropening van de beraadslaging wordt gevraagd in verband met de begroting van Volksgezondheid, Welzijn en Sport zal de stemming daarover hedenmiddag niet kunnen plaatsvinden. Het betreft de punten 3, 4 en 5 van de agenda. Ook over de Wet op het onderwijs-toezicht wordt nog een korte heropening gevraagd. Het gaat hierbij om de punten 26 en 27 van de agenda. Verder vraagt mevrouw Van der Hoeven uitstel van de stemming over agendapunt 15, de motie-Van der Hoeven c.s. (28000-VII, nr. 10). Tot slot wordt de stemming over agendapunt 12, wetsvoorstel 23095, uitgesteld.

Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda van donderdag:

- het wetsvoorstel Vijfde partiële herziening Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (verlenging van de geldigheidsduur) (28116);
- het Voorstel van het Presidium tot wijziging van het Reglement van orde (28166).

Verder stel ik voor, toestemming te verlenen tot het houden van een notaoverleg met stenografisch verslag op maandag 28 januari 2002 van 10.15 uur tot 13.00 uur van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, in verband met de voortzetting van de behandeling van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (27455).

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Buijs.

De heer **Buijs** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Ik verzoek u, het verslag van het algemeen overleg over de ziekenhuiszorg op de agenda te plaatsen.

De **voorzitter**: Ik zal de Kamer hierover op een later tijdstip een voorstel doen. Alles overziende, denk ik dat het morgen aan het begin van de avondvergadering wordt.

Het woord is aan mevrouw Snijder.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Voorzitter. In het algemeen overleg over dierenwelzijn heeft de minister van LNV meegedeeld dat hij met een aantal Europese landen daarover vergaande afspraken heeft gemaakt. Inmiddels hebben ons vanuit meer hoeken, ook uit Brussel, geluiden bereikt dat die afspraken niet zijn gemaakt. Het is nu dus onduidelijk of de informatie die de Kamer tijdens het AO van de minister heeft gekregen, correct is. De VVD-fractie wil daarom deze week nog een brief van de minister ontvangen waarin hij op een aantal punten uitleg geeft. Ten eerste: welke afspraken zijn er volgens de minister gemaakt? Ten tweede: wat is precies de inhoud van de afspraken? Ten derde: bij welke vergadering was dit? Ten vierde: welke landen zijn erbij betrokken?

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de

vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Rosenmöller.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter. Van onze collega's van de Nederlandse Antillen ontvangen wij signalen dat het IMF-akkoord op een haar na gevild zou zijn. Wij gaan daarover in het kerstreces met de collega's spreken. Het lijkt de commissie dienstig dat zij met de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties nog een algemeen overleg kan hebben. Dat kan slechts als zij nog een actuele brief van hem over dit onderwerp ontvangt. Dat is het verzoek dat ik namens de vaste commissie voor Antilliaanse en Arubaanse Zaken via u aan de staatssecretaris doe. Als wij die brief in de loop van vandaag kunnen ontvangen, kan er waarschijnlijk morgenochtend een algemeen overleg plaatsvinden.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Verburg.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Als wij de berichten in de Haagsche Courant en De Telegraaf van afgelopen weekend mogen geloven, zijn ten minste twee wijken in Den Haag, namelijk Transvaal en de Schilderswijk, langzamerhand overgenomen door criminele bendes die een soort maffia vormen en die via uitbuitingscircuits illegalen exploiteren. Ik vraag de minister van Justitie om voor 1 maart 2002 de ernst en de omvang van de problemen in zowel Den Haag als de rest van het land in kaart te brengen en een nationaal plan van aanpak naar de Kamer te sturen. In dit plan moeten de problemen in Den Haag worden aangepakt en moet worden voorkomen dat in Den Haag en in de rest van het land dit soort situaties nog kunnen ontstaan.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): U heeft het toch over dat heel kleine berichtje in de Haagsche Courant?